

FAX. Nº. (91) 586.48.48 557

EL MUNDO

-PARA PEDRO J. RAMÍREZ

URGENTE, pedido ayer noche
desde Barcelona, para salir
LUNES, 25 Oct.EL SEAT 600 EN EL RECUERDO(o LA ZONA FRANCA: SEAT SE VA)

José Agustín Goytisollo

A comienzos de los años 50, a parte de los automóviles "antiguos" o de "antes de la guerra", como el Citroën "Pato", algún DKW y otras perlas, y de unos pocos coches de importación, muy caros, y de unos pocos Pegaso -versión coche, que no tuvieron mucho éxito, los que se movían por Madrid, Barcelona y otras capitales de España, o se aventuraban por aquellas toscas carreteras, parecidas algunas a rutas de la Mesta, eran los Renault 4-4 de importación, pues aún la factoría de Valladolid no se había lanzado a montarlos; estos 4-4 de importación se sorteaban entre médicos y abogados, pagando, claro, y yo, abogado recién ingresado en la Sociedad de Aguas de Barcelona, fui favorecido: las 60.000 pesetas que costaba me las adelantó la misma empresa en la que trabajaba. Lean eso: la matrícula de mi 4-4 era B-93.000, es decir que, desde la aparición del primer coche en Barcelona y Provincia hasta 1954, entre automóviles, camiones y motocicletas, solo se habían movido 92.999 vehículos a motor. ¡Ah, olvidaba citar a las increíbles zapatillas llamadas "Biscúter", con sus cuatro ruedecitas y su arranque manual, y los coches-huevo, ¿Isetta se llamaban?, triciclos con dos ruedas delante y una atrás, que se abrían como mágicamente al levantarse el conductor. Mi muy recordada Eulalia Soldevila tenía un huevo de esos.

La empresa SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo), se fundó, creo, en 1950 o así, con una mayoría de capital social del INI, algo más del 50 %, para fabricar en España automóviles de

517B

la FIAT italiana; empresa que de un 6% inicial llegó luego a tener el 36%, porcentaje igual al del INI, que bajó su participación, quedando el resto de las acciones en manos de bancos españoles e inversores privados, allá por 1966.

Por entonces, el 600 había ya desplazado a los Renault 4-4 de Valladolid, a los Dauphine y a los Gordini, por no hablar de otros modelos de la propia SEAT, de más lujo, y enterrado a las "zapatillas" y a los "huevos rodantes". El 600 era el símbolo de una clase media, media-baja y de familias de obreros especializados que, con su vivienda bonificable o subvencionada a medio pagar, se lanzaron con sus 600 a la carretera y, muy pronto, se compraron una parcela de terreno en "el campo" o "en la playa", y a vivir, que son dos días.

Así fue que el 600 significó, entre otras cosas, la parcelación más salvaje de porciones de nuestro territorio, parcelaciones casi siempre ilegales, sin agua, luz y alcantarillado muchas veces, pero sí con una entrada solemne y calles asfaltadas. Dado que los dueños de los 600 y parcelistas no se ponían a edificar su hotelito o chalet, pues aún andaban pagando las letras de su vivienda bonificable, del coche y de estos terrenitos, las parcelas servían de huerto o lugar para reunirse las familias, perro y abuelita incluidos, y preparar y comerse una paella o asar unas chuletas: el mito del retorno a la naturaleza, a los orígenes.

En fin, vuelvo al 600. Era un buen coche, y por muchos años se fioreó en calles y carreteras: era el símbolo de un nuevo status familiar y la imagen de un país que despegaba de la pobreza, imagen que favorecía al régimen de la dictadura, y que comenzó antes de la llegada a los Ministerios de los tecnócratas del Opus Dei.

Descontando mi ya referida y casual propiedad del antes cantado Renault 4-4, he guardado fidelidad a SEAT: dos 600, un 1400, un 1430

y un Ibiza: total, seis coches en 40 años. No soy muy consumista. Recuerdo ^{AH&RD} bien que el mero hecho de tener coche, aunque fuese utilitario, fue considerado como "símbolo externo" de riqueza, que obligaba a efectuar declaración de renta, cosa que vengo haciendo desde 1955 y muy piadosamente, y piadosamente fui correspondido, sobre todo al principio, pues mis declaraciones resultaban negativas, sin trampa ni cartón. Pero por el "coche-símbolo externo", Hacienda levantó a mucho rico y hasta millonario escaqueado, aunque muy pronto gente de más que posibles aprendió a poner los coches a nombre de su chofer, de su jardinero o de su doncella.

La Factoría SEAT del Puerto Franco de Barcelona se disparó rápidamente, en dos sentidos: de 48.000 unidades fabricadas en 1963, pasó a 220.000 en 1969, y rebasó los 500.000 coches en 1975, en todos sus modelos, aunque el 600 cedía ante modelos más modernos; y, además, los trabajadores de la Factoría de la Zona Franca llegaron a sobrepasar la cifra de los 20.000, sin contar a otros muchos trabajadores de empresas auxiliares, fabricantes de pequeñas piezas, como cojinetes, amortiguadores, cuentakilómetros...

La SEAT fue cuna y feudo de los sindicatos clandestinos, pues sus trabajadores, inmigrantes o indígenas, provenían, ya politizados, de las Asociaciones de Vecinos, y en el Puerto Franco se encontraron, masivamente, juntos. Casi todos, al principio, pertenecían al sindicato clandestino CC.OO. más que vinculado al PSUC, nombre del Partido Socialista Unificado de Cataluña, o comunista, aunque luego comenzó a tomar fuerza la UGT, vinculada a su vez con el PSC, o Partido de los Socialistas de Cataluña, que últimamente ha llegado, como los sindicatos del Metal, a rebasar a CC.OO.

En los primeros años 60, los estudiantes antifranquistas comenzaron a tomar contacto, clandestinamente, con los sindicatos de

trabajadores, sobre todo con los de la SEAT. Recuerdo muy bien cuando en el año 1966 se fundó en Barcelona, en acto público, el primer sindicato democrático en territorio español: 200 delegados de curso de las distintas Facultades de la Universidad de Barcelona, más 33 "intelectuales y artistas", nos encerramos en el Convento de los Capuchinos de Sarrià. La policía cercó el Convento, sin entrar, pues era de Clausura, y dentro se formó el "Sindicato Democrático de los Estudiantes de Barcelona". Se discutieron y aprobaron los estatutos y los cargos. La policía creyó que aquello era cuestión de unas horas, pero el encierro duró tres largos días, hasta que los "grises" recibieron la orden del Gobernador Civil y nos hicieron salir, uno a uno. A los estudiantes les retiraron el DNI, y luego fueron castigados a perder curso. A los 33, que actuamos como notarios del acto, pero también, es cierto, que como instigadores y asesores, nos invitaron unos días a habitar en los calabozos del tercer sótano de la Comisaría General, y nos multaron; pero eran multas tan desorbitadas que nadie pagó. Recuerdo muchas veces las voces y gestos de mis compañeros: Carlos Barral, Salvador Espriu, Pere Quart, Antoni Tàpies...

He escrito todo esto porque deseo hacer constar que los trabajadores de la SEAT en la Zona Franca nos brindaron una ayuda inestimable: materialmente, haciéndonos llegar alimentos a través de la Cruz Roja o lanzándonos paquetes con bocadillos desde los terrados de las casas vecinas, en donde se habían instalado los cámaras de la RAI, la BBC y RTF, que filmaban nuestros paseos por el claustro y los jardines, en los descansos de las sesiones, bajo un tibio y amoroso sol de marzo. Los trabajadores de la SEAT provocaron, además, paros, cortes de tráfico y pintadas, distribuyeron octavillas para alertar a la ciudadanía y llegaron a rodear a la policía que nos rodeaba a nosotros.

La actitud de los trabajadores de la SEAT provocó la simpatía de muchos ciudadanos apolíticos, e incluso de una parte de la burguesía catalana. Los de la Zona Franca ayudaron a que, pocos meses después, se disolviera el odiado y absurdo SEU, restos de una Falange que hasta Franco y sus adláteres habían olvidado. La actitud de los ~~estudiantes~~ de Barcelona hizo que en pocas semanas la libertad sindical de los estudiantes prendiera en todas las Universidades españolas.

La historia más reciente de la SEAT, desde 1977 hasta hoy, la conocen ustedes de sobra, y más en estos días. Por entonces ya funcionaba la Factoría de Martorell, más moderna y rentable, que ahora se salva de la hoguera de la reestructuración que a la SEAT aplica la Volkswagen y su Super-López.

Escribo ésto y no puedo evitar la memoria de ciertos momentos, de ciertos rostros y nombres de amigos, trabajadores de la Zona Franca. Y pienso en su futuro. Sí, soy un sentimental, un absurdo rebelde por libre, solidario y afligido, impresentable, al que es infrecuente que le dejen escribir y publicar hoy día. Aún hay caridad.